

Sachbearbeitung Task Force Linie 2
Datum 16.03.2015
Geschäftszeichen TFL2-Fi * 33
Beschlussorgan Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Sitzung am 21.04.2015 TOP
Bau und Umwelt
Behandlung öffentlich GD 147/15

Betreff: Ausbau Straßenbahnlinie 2
- Information bauzeitliche Verkehrsführung -
- Information Bauphasen -

Anlagen: Übersichtsplan Bauphasen Streckenast Kuhberg (Anlage 1)
Übersichtsplan Bauphasen Streckenast Wissenschaftsstadt (Anlage 2.1 bis
2.2)
Plan ÖPNV-Baustellennetz SWU Verkehr (Anlage 3)
Ohne Anlage:
Fachvortrag "Verkehrstechnische Leistungsfähigkeitsuntersuchung" durch IB
Brenner

Antrag:

1. Die Informationen zu den geplanten Bauphasen und der daraus resultierenden geplanten Verkehrsführung zur Kenntnis zu nehmen.
2. Die Grundlagen des während des Baus der Straßenbahnlinie 2 vorgesehenen ÖPNV-Netzes der SWU Verkehr zur Kenntnis zu nehmen.

Wetzig
Bürgermeister

Zur Mitzeichnung an:

BM 1, C 3, KOST2020, OB, VGV

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des
Gemeinderats:

Eingang OB/G _____

Versand an GR _____

Niederschrift § _____

Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1. Anträge / bisherige Beschlüsse

Unerledigte Anträge oder vorhergehende Beschlüsse liegen nicht vor.

2. Bauphasen und bauzeitliche Verkehrsführung

Der Bau der Straßenbahnlinie 2 soll ab Herbst 2015 erfolgen. Aufgrund des Auslaufens des GVFG-Förderprogramms per 31.12.2019 und der bislang ungeklärten Nachfolgeregelung muss das Bauvorhaben bis 31.12.2018 fertiggestellt und schlussabgerechnet sein.

Um das Projekt innerhalb des o.g. Zeitraums zwecks maximaler Abrechnung von Fördermitteln sicherzustellen zu können, muss die bauliche Umsetzung aufgrund der hohen Komplexität und des Zeitbedarfs zeitgleich auf beiden Streckenästen erfolgen. Es ist vorgesehen, mit dem Bau im Herbst 2015 zu beginnen. Die weitere Konkretisierung des Termins erfolgt derzeit in Absprache mit allen Planungsbeteiligten; die folgende Darstellung resultiert daher auf dem derzeitigen Planungsstand und kann sich im weiteren Projektverlauf nochmals ändern.

Prämissen der bauzeitlichen Verkehrsführung

Während der Bauphase der Straßenbahnlinie 2 ist entlang der Baufelder an verschiedenen Stellen die Verkehrsführung temporär zu verändern. Die Umleitungsstrecken werden je nach Bauphase ausgewiesen. Dabei wurden auf Basis einer Bestandsaufnahme der derzeitigen Verkehrsführung und -situation sowohl die Anforderungen aus der derzeitigen Verkehrsführung und -situation z.B. hinsichtlich des ruhenden Verkehrs und des ÖPNV als auch der lokalen Bedürfnisse der Anwohner berücksichtigt und abgewogen. Die Planung wird derzeit noch auf die Bedürfnisse der Rettungsdienste, Polizei und Feuerwehr mit den Akteuren abgestimmt und deren Anforderungen berücksichtigt.

Die verkehrlichen Voraussetzungen wie z.B. Neuordnung der Stellplatzflächen, Markierung und Beschilderung, Anpassung der Lichtsignalsteuerungen, Haltestellenprovisorien werden rechtzeitig vor Baufeldfreimachung geschaffen.

Die Koordinierungsstelle Großprojekte KOST steuert die zeitgleich zur Straßenbahnlinie 2 laufenden Projekte und Vorhaben, erfasst ständig neue Bauvorhaben im Umfeld und analysiert die gesamte Projektlandschaft hinsichtlich möglicher Konflikte mit dem priorisierten Vorhaben Linie 2. Ferner wird von KOST ein Baulogistikkonzept für die Innenstadt erarbeitet, das zum Ziel hat, die baustellenbedingten Verkehre der großen Innenstadtprojekte zu steuern, unnötige Verkehre zu vermeiden und die Verkehrsbehinderungen unter den gegebenen Bedingungen zu minimieren. Grundsätzlich werden beim Individualverkehr Einschränkungen bei der Erreichbarkeit der westlichen Innenstadt und beim Parken hingenommen werden müssen.

Verkehrstechnische Untersuchung zur Leistungsfähigkeit

Um eine hinreichende Verkehrsabwicklung zu gewährleisten sowie die Auswirkungen der Bauphasen auf die Qualität des Verkehrsablaufes zu ermitteln, wurde eine verkehrstechnische

	2015						2016						2017																		
	Jul	August	September	Oktober	November	Dezember	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	
Bauphase 2.3																															
Bauphase 2.4																															
Bauphase 3.1																															
Bauphase 3.2																															
Bauphase 4.1																															
Bauphase 4.2																															
Bauphase 4.3																															
Bauphase 5.1 Provisorium (2 Wochen)																															
Bauphase 5.1																															
Bauphase 5.2																															
Bauphase 5.3																															

In Abweichung davon ist vorgesehen, den Baubeginn im Bereich der Römerstraße zwischen der Einmündung Saarlandstraße und dem Robert-Dick-Weg (Bauphasen 4.1A und 4.2A) auf Sommer 2015 vorzuziehen. Dies ist erforderlich, da dort zahlreiche Leitungstrassen um- bzw. neu verlegt werden müssen (u.a. Kanalbau über eine Länge von ca. 300 m mit Herstellung neuer Seiteneinstiege, mehrere Trassenquerungen und Verlegung von Fernwärmetrassen, Gründung von Fahrleitungstrassen in konfliktfreien Bereichen). Ebenfalls wird vorab die Verlegung der FUG-Leitung in der unteren Römerstraße auf dem Grundstück der St. Hildegard-Schule sowie am Egginger Weg notwendig. Die Arbeiten in der unteren Römerstraße müssen gemäß Zustimmung der Schule bereits in den Sommerferien 2015 begonnen werden, da Teile der Leitungen auf dem Schulgelände verlegt werden müssen und dies nur in den Sommerferien möglich ist.

Die o.g. Maßnahmen sollen vorab national ausgeschrieben werden.

Ferner sollen vorab die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens herzustellen Ersatzparkplätze im Bereich der Haßler-/Sedanstraße und am Schulzentrum Kuhberg angelegt werden. Weitere Baumaßnahmen sind derzeit in der Planung.

Bauzeitliche Verkehrsführung

Während der o.g. Bauphasen wird der überörtliche Fahrzeugverkehr weitestgehend aus den Baufeldern ferngehalten und über ausgeschilderte Umleitungsstrecken geführt. Die Befahrbarkeit der Baufelder für Anlieger sowie Rettungsdienste, Polizei und Feuerwehr wird jederzeit sichergestellt. Ebenso sind in den Baufeldern abgetrennte Fußwege sowie ausreichende Querungsmöglichkeiten insbesondere im Bereich der Schulwege vorgesehen. Für Radfahrer werden spezielle Umleitungsrouten ausgewiesen. Es wird immer mindestens ein fußläufiger Zugang zu den Grundstücken sichergestellt, nach Möglichkeit auch Zufahrten.

Aufgrund der Bautätigkeit im Bereich der Römerstraße wird der Fahrzeugverkehr voraussichtlich über einen längeren Zeitraum in Abhängigkeit der Bauphasen in Einbahnrichtung geführt. Für diesen Zeitraum ist die Römerstraße ab dem Römerplatz bis zur Einmündung Saarlandstraße als Einbahnstraße in südwestlicher Richtung befahrbar; ab dort wird der Verkehr in Richtung Südwesten, d.h. hinauf zum Kuhberg, ebenfalls in Einbahnrichtung über die Saarlandstraße und Neunkirchenweg zur Königstraße geleitet.

In Gegenrichtung, d.h. stadteinwärts, wird die Römerstraße ab der Einmündung Allewinder Weg in Einbahnrichtung bis zur Einmündung Saarlandstraße befahren. Ab dort erfolgt die Führung ebenfalls in Einbahnrichtung über die Westerlinger Straße und St.-Barbarastraße zur Haßlerstraße.

Im Bereich des Egginger Weges steht ausreichend Querschnittsbreite zur Verfügung. Dort soll soweit möglich während der gesamten Bauzeit ein Zweirichtungsverkehr aufrecht erhalten

werden.

Weitere Umleitungsstrecken werden je nach Bauphase ausgewiesen. Dabei werden sowohl die Anforderungen aus der derzeitigen Verkehrsführung und -situation z.B. hinsichtlich des ruhenden Verkehrs und des ÖPNV als auch der lokalen Bedürfnisse der Anwohner berücksichtigt und abgewogen.

Das Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchung für die Bauphasen und Umleitungsstrecken am Streckenast Kuhberg fällt wie folgt aus:

- Leistungsfähigkeit in den Bauphasen an den einzelnen Knotenpunkten ist gegeben, Ausnahme Saarlandstraße mit Q-Stufe F und ca. 65 m maximale Rückstaulänge in Bauphase 4.1
- Es kommt im Modell i.d.R. nicht zu einer Überstauung benachbarter Knotenpunkte
- ÖPNV (Linie 4) wird vergleichsweise gut bedient mit annähernd den selben mittleren Wartezeiten wie der MIV (aufgrund der Festzeitsteuerung ohne ÖPNV-Priorisierung) – lediglich in Bauphase 3.1 ergibt sich für den ÖPNV eine signifikante Behinderung in der Zufahrt Haßlerstraße (Q-Stufe D und ca. 100 m maximale Rückstaulänge), die jedoch bereits heute in der Frühspitze z.T. vorhanden ist.

Öffentlichkeitsarbeit

Bereits im Vorfeld fanden Informationsveranstaltungen mit den Verantwortlichen der Schulen im Bereich des Kuhbergs und in der RPG West zum Thema Verkehrsführung v.a. den ÖPNV betreffend (s. Punkt 3) statt. Sobald die exakten Bauphasen und Termine klar sind, wird die Information im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit über das Projekt Linie 2 anlaufen. Im Zuge dessen werden auch die Anwohner informiert.

2.2 Streckenast Wissenschaftsstadt

Auf diesem Streckenast untergliedert sich das Projekt in insgesamt vier Bauabschnitte

- Bauabschnitt Kienlesbergbrücke
- Bauabschnitt Olgastraße bis Eselsberg Hasenkopf (Bereich Innenstadt)
- Bauabschnitt Eselsberg Hasenkopf bis Science Park II (Bereich Wissenschaftsstadt)
- Bauabschnitt Wendeschleife Ehinger Tor

2.2.1 Bauabschnitt Kienlesbergbrücke

Bauablauf

Die Kienlesbergbrücke ist aufgrund der zeitlichen Restriktionen und der angemeldeten Sperrpausen eng an die Realisierung des Projektes Neubaustrecke Stuttgart - Ulm der DB AG (PSU) gekoppelt. Basis sind mehrere vertragliche Vereinbarungen wie z.B. die Rahmenvereinbarung, die Baudurchführungsvereinbarung sowie die Kreuzungsvereinbarung gemäß § 5 EKrG.

Auf der Grundlage des derzeitigen Zeitplans der DB AG zum Projekt PSU ist die bauliche Umsetzung wie folgt vorgesehen (gemäß Steuerungsterminplan "Neubau einer ÖPNV-Brücke zum Kienlesberg in Ulm, Variante 10):

- Baustelle einrichten: 17.06.15
- Bauausführung Stahlbau:
- Baubeginn Bauhauptmaßnahme 01.07.15
 - Beginn Hilfskonstruktionen 08.12.15
 - Beginn Taktschieben 10.05.16
 - Ende Taktschieben mit Absenken 17.01.18
 - Inbetriebnahme: 17.08.18

Der Bauablauf sieht nach derzeitigem Sachstand insgesamt 10 Bauphasen vor. Die Durchführung der Bauhauptmaßnahme erfolgt weitestgehend im Bereich von DB-Anlagen. Auf den öffentlichen Straßenverkehr nimmt die Kienlesbergbrücke im Bereich der Kienlesbergstraße (Bau Widerlager Nordwest und Anschlussbereich Fahrbahn), im Bereich Neutorstraße / Neutorbrücke (Anschlussbereich Fahrbahn) und im Bereich der Umfahrung zwischen den Gebäuden Karlstraße 1 und 3 (Bau Widerlager Südost und Rahmendurchlass) Einfluss. Weiterhin werden die Baustellenverkehre über diese Straßen und das nachgeordnete Netz abzuwickeln sein.

Bauzeitliche Verkehrsführung

Grundsätzlich ist die Neutorbrücke während der gesamten Bauzeit für den Fahrzeugverkehr, Radfahrer und Fußgänger offen zu halten. Für die Herstellung des Rahmens Achse 10/20 und der anschließenden Stützbauwerke sowie des Einbaus des Widerlagers in der Kienlesbergstraße ist eine einspurige, z.T. wechselnde Verkehrsführung mit Ampelregelung vorgesehen. Ein Abbiegen aus der Wendeschleife auf die Neutorstraße in Richtung Neutorbrücke ist während der Bauzeit nicht vorgesehen.

Die Rampe von der Unterführung zur Neutorstraße in Richtung Süden ist während der Herstellung des Verbaus für die Stützwand vollständig zu sperren.

Zur Herstellung des Widerlagers ist eine einspurige Verkehrsführung mit Ampelregelung vorgesehen.

Das Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchung für die Bauphasen im Bereich Kienlesbergbrücke stellt sich wie folgt dar:

- Leistungsfähigkeit in den Bauphasen an den einzelnen Knotenpunkten ist gegeben
- I. d. R. werden benachbarte Knotenpunkte nicht überstaut, in der Bauphase 3.1 reicht die maximale Rückstaulänge bis zur Rampe B 10
- Der ÖPNV (Linie 3 bzw. Linie 5) wird vergleichsweise gut bedient mit annähernd den selben mittleren Wartezeiten wie der MIV (aufgrund der Festzeitsteuerung ohne ÖPNV-Priorisierung).
- lediglich in Bauphase 3.1 ergibt sich für den ÖPNV eine signifikante Behinderung in Fahrtrichtung Wissenschaftsstadt mit ca. 380 m maximale Rückstaulänge (Qualitätsstufe D).

2.2.2 Bauabschnitt Olgastraße bis Eselsberg Hasenkopf (Bereich Innenstadt)

Bauablauf

Am Streckenast Wissenschaftsstadt wird der Bauablauf im Bauabschnitt Olgastraße bis Eselsberg Hasenkopf nach derzeitigem Sachstand (Planungsstand März 2015) in insgesamt 30 Bauphasen auf sieben Abschnitten unterteilt (Anlage 2.1):

- Bauabschnitt 1: Bereich Olgastraße (Bauphase 1)
- Bauabschnitt 2: Bereich Neutorstraße (Bauphasen 2 bis 2.8.2 mit weiteren Unterteilungen)

	2015						2016						2017																		
	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	
Bauphase 7.2																															
Bauphase 7.3																															
Bauphase 7.4																															

Bauzeitliche Verkehrsführung

Wie für den Streckenabschnitt Kuhberg ist auch im Bereich des Bauabschnitts Olgastraße bis Eselsberg Hasenkopf zum Teil eine Einbahnregelung vorgesehen. Die Befahrbarkeit der Baufelder für Anlieger sowie Rettungsdienste, Polizei und Feuerwehr ist jederzeit sichergestellt. Ebenso sind in den Baufeldern abgetrennte Fußwege sowie ausreichende Querungsmöglichkeiten insbesondere im Bereich der Schulwege vorgesehen. Für Radfahrer werden spezielle Umleitungsrouten ausgewiesen. Es wird immer mindestens ein fußläufiger Zugang zu den Grundstücken sichergestellt, nach Möglichkeit auch Zufahrten.

Aufgrund der Bautätigkeit im Bereich des Mähringer Wegs wird der Fahrzeugverkehr über einen längeren Zeitraum in Abhängigkeit der Bauphasen in Einbahnrichtung in Richtung Norden, d.h. bergauf geführt. Die zentrale Erschließung des alten Eselsbergs erfolgt während dieses Zeitraums über den Weinbergweg.

Da der Bauabschnitt 2 im Bereich Neutorstraße baulich und zeitlich am intensivsten ist, muss die Verkehrsführung während des Bauablaufs mehrfach geändert und ggü. dem heutigen Stand reduziert werden. Um den Rückbau der Fußgängerunterführung unter dem Knoten Karl-/Neutorstraße zu ermöglichen, wird die Fahrbahn mehrfach umgelegt und reduziert. Zudem muss dabei die Zugänglichkeit der Zeitblomstraße, die für die Neubaustrecke Stuttgart - Ulm der DB AG (PSU) eine wichtige Funktion zur Abwicklung der Baustellenverkehre übernimmt, gewährleistet werden.

Einschränkungen in Bezug auf den Verkehrsfluss und die Leistungsfähigkeit sind jedoch unabdingbar. So ergeben sich insbesondere in den Bauphasen 2.3 – 2.5 sowie 2.7.1 aufgrund der eingeschränkten Verkehrsführung z.T. erhebliche maximale Rückstaulängen, welche benachbarte Knotenpunkte überstauen können. Darüber hinaus erfordert der Bauabschnitt 3 eine Teil- und eine Vollsperrung der Kienlesbergstraße zwischen Beim Alten Fritz und Lehrer-Tal-Weg. Hierfür wird während der Vollsperrung (vgl. Dauer ca. 6 Wochen) der Verkehr zum Eselsberg über Ludwig-Erhard-Brücke, Blaubeurer Tor, Blaubeurer Straße, Lupferbrücke umgeleitet. Für diese Fälle werden im Weiteren bedarfsgerechte Umleitungstrecken definiert und deren Leistungsfähigkeit und Wirksamkeit untersucht. Für die relevanten Umleitungstrecken sind geeignete Beschilderungen vorzusehen.

Weitere Umleitungstrecken werden je nach Bauphase ausgewiesen. Bei den Planungen der Umleitungstrecken werden sowohl die Anforderungen aus der derzeitigen Verkehrsführung und -situation z.B. hinsichtlich des ruhenden Verkehrs und des ÖPNV als auch der lokalen Bedürfnisse der Anwohner berücksichtigt und abgewogen. Hierzu fand bereits im Vorfeld eine entsprechende Informationsveranstaltung in der RPG Eselsberg statt.

Während des Einbaus der Gleisdreiecke in der Neutor-/Zeitblomstraße und Neutor-/Olgastraße (BA 2, Bauphase 2.8.1) wird für die Dauer von ca. 6 Wochen von Juli bis September 2017 die Neutorstraße nur in Einbahnrichtung einspurig befahrbar sein.

kann, verbunden mit Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung im Zuge der Albert-Einstein-Allee.

- Der ÖPNV (Linie 3, 5 bzw. Linie 15) wird vergleichsweise gut bedient mit annähernd den selben mittleren Wartezeiten wie der MIV (aufgrund der Festzeitsteuerung ohne ÖPNV-Priorisierung).

2.2.4 Bauabschnitt Wendeschleife Ehinger Tor

Zu diesem Bauabschnitt liegt noch keine Ausführungsplanung vor, da sich die Vorbereitungen derzeit auf die Hauptstrecken konzentrieren.

3. ÖPNV-Baustellennetz

Prämissen

Infolge der dargestellten Bauablaufplanung ist es erforderlich, das ÖPNV-Liniennetz entsprechend anzupassen. Ziel ist, die Baufelder möglichst vom ÖPNV freizuhalten mit möglichst wenigen Einschränkungen für den Fahrgast. Daher wurden bei der Planung des ÖPNV-Netzes folgende Prämissen definiert:

- Weitestgehende Freihaltung des Baufeldes
- Beibehaltung der Erschließungsqualität für Fahrgäste
- Verständlichkeit für den Fahrgast
- Möglichst stabiler Baustellenfahrplan während der Bauphase
- Klare Kommunikation in Richtung Fahrgäste
- Keine zusätzlichen Dienstplanwechsel
- Gleichbleibende Beauftragung privater Busunternehmen
- Höchstmögliche Nutzung störungsarmer Fahrwege
- Minimierung des Entfalls von Parkplätzen für Anlieger (Ruhender Verkehr)
- Wirtschaftlichkeit (Kosten, Erlöse)

Das folgende ÖPNV-Baustellennetz (Anlage 3) der SWU wurde in Abstimmung mit der Stadt Ulm unter Einbeziehung möglicher Varianten grundlegend erörtert und als Beschlussvorschlag zusammengestellt. Ferner erfolgte bereits im Vorfeld eine Abstimmung mit Gremien:

- 04.03.15: ÖPNV-Lenkungsgruppe mit Vertretern der Städte Ulm und Neu-Ulm
- 26.03.15: Informationsveranstaltung für betroffene Schulen am Kuhberg
- 01.04.15: RPG Eselsberg
- 02.04.15: Straßenbahnkommission
- 08.04.15: RPG West

3.1 Änderungen im Liniennetz

Mit Inkrafttreten des SWU-Liniennetzes zum Baubeginn und Wirksamkeit der Umleitungsstrecken werden folgende Änderungen vorgenommen, wobei die Taktzeiten ggü. dem heutigen Fahrplan unverändert bleiben:

Linie	Änderungen im Linienvverlauf	Anmerkungen
1	Keine	vsl. erhöhte Nachfrage auf der Relation Ehinger Tor <> Hauptbahnhof <> Theater
3	<u>Richtung Wissenschaftsstadt:</u> ab Ehinger Tor, Bussteig B über ZOB (statt Hauptbahnhof) - Ehinger Tor, Bussteig G (neu) - Bismarckring - Alter Fritz (Ersatzhaltestelle) - Bleicher Hag - Weinbergweg; Haltestellen Beim Türmle, Ruländerweg, Traminerweg, Kelternweg, Eselsberg Hasenkopf; ab dort unverändert <u>Richtung Wiblingen:</u> ab Eselsberg Hasenkopf über Weinbergweg, Haltestellen Kelternweg, Traminerweg, Ruländerweg, Beim	Keine Bedienung der Neutorstraße aufgrund der reduzierten Fahrbahnen und Verlustzeiten. Keine Bedienung des Mähringer Wegs, somit Entfall der Haltestellen Kienlesberg Lehrer Tal und Fort Unterer Eselsberg. Ersatzhaltestelle Lehrer Tal auf der Kienlesbergstraße in Fahrtrichtung Innenstadt auf Höhe Auffahrt Rampe B10; Gegenrichtung: Ersatzhaltestelle Kienlesberg in Höhe Beim Alten Fritz.

Linie	Änderungen im Linienverlauf	Anmerkungen
	<p>Türmle - Bleicher Hag - Wallstraßenbrücke (Ersatzhaltestelle) - Bismarckring - Ehinger Tor, Bussteig C - ZOB (statt Hauptbahnhof) - Ehinger Tor, Bussteig E; ab dort unverändert</p>	<p><u>Fahrtrichtung Eselsberg:</u> Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle Ehinger Tor, Bussteig G, in der Neuen Straße auf Höhe Universum-Center (Rechtsabbiegespur Ri. B10).</p>
4	<p><u>Richtung Kuhberg:</u> ab Römerplatz über Saarlandstraße (Ersatzhaltestelle) - Neunkirchenweg (Ersatzhaltestellen) - Königstraße; ab dort unverändert <u>Richtung Böfingen:</u> ab Saarlandstraße über Westerlinger Straße (neue Haltestelle Speidelweg) und St.-Barbarastraße (Ersatzhaltestelle); ab dort unverändert</p>	<p>Linienführung abhängig von Bauphasen, die noch definiert werden müssen; Umleitung über Saarlandstraße und Neunkirchenweg nur bei entsprechendem Erfordernis!</p> <p><u>Fahrtrichtung Kuhberg:</u> Einrichtung von Ersatzhaltestellen in der Saarlandstraße und Neunkirchenweg (Ersatz für Entfall der Haltestellen Robert-Dick-Weg und Egginger Weg) sowie in der Königstraße (Ersatz für Haltestelle Gewerbeschulen Königstraße).</p> <p><u>Fahrtrichtung Böfingen:</u> Einrichtung von Haltestellen in der Westerlinger Straße (Haltestelle Speidelweg) und St.-Barbarastraße (Ersatz für Entfall der Haltestelle Römerplatz).</p>
5	<p><u>Richtung Wissenschaftsstadt:</u> ab Steinerner Brücke über ZOB (statt Hauptbahnhof) - Ehinger Tor, Bussteig G (neu) - Bismarckring - Alter Fritz (Ersatzhaltestelle) - Bleicher Hag - Weinbergweg; Haltestellen Beim Türmle, Ruländerweg; ab dort unverändert <u>Richtung Wiley/Ludwigsfeld:</u> ab Ruländerweg über Weinbergweg, Haltestelle Beim Türmle - Bleicher Hag - Wallstraßenbrücke (Ersatzhaltestelle) - Bismarckring - Ehinger Tor, Bussteig B - ZOB (statt Hauptbahnhof); ab dort unverändert</p>	<p>Keine Bedienung der Neutorstraße aufgrund der reduzierten Fahrbahnen und Verlustzeiten. Entfall der Haltestelle Kienlesbergstraße und Lehrer Tal, Ersatzhaltestelle Lehrer Tal auf der Kienlesbergstraße in Fahrtrichtung Innenstadt auf Höhe Auffahrt Rampe B10; Gegenrichtung: Ersatzhaltestelle Kienlesbergstraße in Höhe Beim Alten Fritz.</p> <p><u>Fahrtrichtung Eselsberg:</u> Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle Ehinger Tor, Bussteig G, in der Neuen Straße auf Höhe Universum-Center (Rechtsabbiegespur Ri. B10).</p>
6	<p>Aufgrund der erhöhten Bedienung des Eselsbergs durch die Linien 3 und 5 verkehrt die Linie 6 nur noch zwischen Donaustadion und ZOB.</p>	
7	<p><u>Richtung Jungingen:</u> ab Hauptbahnhof über Olgastraße -</p>	<p>vsl. erhöhte Nachfrage auf der Relation Ehinger Tor <> Hauptbahnhof <></p>

Linie	Änderungen im Linienverlauf	Anmerkungen
	<p>Straßenbahnhaltestellen Theater und Justizgebäude - Frauenstraße (Haltestelle Pauluskirche); ab dort unverändert <u>Richtung Neu-Ulm:</u> ab Frauenstraße (Haltestelle Pauluskirche) über Olgastraße - Straßenbahnhaltestellen Justizgebäude und Theater - bis Hauptbahnhof; ab dort unverändert</p>	<p>Theater; infolgedessen sowie zwecks Kompensation der Bedienung des westlichen Michelsbergs (Entfall der Haltestelle Kienlesbergstraße) Verdichtung auf 10'-Takt zwischen Ehinger Tor und Kliniken Michelsberg.</p>
9	Keine	
10	<p><u>Richtung BlautalCenter:</u> ab Ehinger Tor, Bussteig B über ZOB (statt Hauptbahnhof) - Ehinger Tor, Bussteig G (neu) - Bismarckring - Beim B'Scheid; ab dort unverändert <u>Richtung Donautal:</u> ab Beim B'Scheid über Bismarckring - Ehinger Tor, Bussteig C - ZOB (statt Hauptbahnhof) - Ehinger Tor, Bussteig E (neu); ab dort unverändert</p>	<p>Keine Bedienung der Neutorstraße aufgrund der reduzierten Fahrbahnen und Verlustzeiten. Ggf. Taktverdichtung im Bereich Blaubeurer Straße auf 15-Takt), da RAB plant, die Buslinien 36, 37 und 38: (Gesamtverkehr Ulm-Blaustein) über Theodor-Heuss-Platz zu führen; somit Entfall der Haltestellen Hauptbahnhof, Theater, Beim B'Scheid, Auf der Gölde und BlautalCenter.</p>
11	Keine	
13	Keine	<p>Aufgrund der Baumaßnahmen ist mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen in der Königstraße und im Weinbergweg sowie längeren Fahrtzeiten zu rechnen. <u>Fahrtrichtung Kuhberg und Eselsberg:</u> Einrichtung einer Haltestelle in der Königstraße (Ersatz für Haltestelle Gewerbeschulen Königstraße).</p>
14	Keine	
15	Keine	
19 (Arbeitstitel)	<p>Neue Linie zur Bedienung des Stifterwegs und der Multscherschule; Linienweg: Ruländerweg - Burgunderweg - Multscherschule 10'-Takt in der HVZ</p>	<p>Solo-Busse wenden im Baufeld an der Multscherschule und verkehren auf dem Rückweg über Trollingerweg und Rieslingweg. Keine Bedienung des Fort Unterer Eselsbergs.</p>
E-Wagen	<p><u>Richtung Kuhberg:</u> Ab ZOB über Ehinger Tor Steig D, ab dort weiter ohne Halt über Wagnerstraße und Söflinger Straße (Nutzung der Straßenbahntrasse) - Königstraße zum Schulzentrum <u>Gegenrichtung:</u> Analoge Linienführung</p>	<p>Aufgrund der Baumaßnahmen ist mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen in der Königstraße und u. U. längeren Fahrtzeiten zu rechnen. Die Bedienung der Schulen im Bereich des unteren und mittleren Kuhbergs (St.-Hildegard, Albrecht-Berblinger-Werkrealschule, Waldorfschulen Römerstraße und Illerblick) erfolgt mit der Linie 4, je nach Fahrgastaufkommen wird der untere Kuhberg ggf. mit E-Wagen bedient.</p>

Linie	Änderungen im Linienvverlauf	Anmerkungen
N2	<p><u>Richtung Wissenschaftsstadt:</u> ab ZOB über Ehinger Tor, Bussteig G (neu) - Bismarckring - Alter Fritz (Ersatzhaltestelle) - Bleicher Hag - Weinbergweg; Haltestellen Beim Türmle, Ruländerweg, ab dort unverändert</p> <p><u>Richtung ZOB:</u> ab Ruländerweg über Weinbergweg, Haltestelle Beim Türmle - Bleicher Hag - Wallstraßenbrücke (Ersatzhaltestelle) - Bismarckring - Ehinger Tor, Bussteig B zum ZOB</p>	<p>Keine Bedienung der Neutorstraße aufgrund der reduzierten Fahrbahnen; Entfall der Haltestelle Kienlesberg und Lehrer Tal, Ersatzhaltestelle Lehrer Tal auf der Kienlesbergstraße in Fahrtrichtung Innenstadt auf Höhe Auffahrt Rampe B10; Gegenrichtung: Ersatzhaltestelle Kienlesberg in Höhe Beim Alten Fritz.</p> <p><u>Fahrtrichtung Eselsberg:</u> Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle Ehinger Tor, Bussteig G, in der Neuen Straße auf Höhe Universum-Center (Rechtsabbiegespur Ri. B10)</p>
N3	<p><u>Richtung Wissenschaftsstadt:</u> ab ZOB über Ehinger Tor, Bussteig G (neu) - Bismarckring - Beim B'scheid; ab dort unverändert</p> <p><u>Richtung ZOB:</u> ab Beim B'scheid über Bismarckring - Ehinger Tor, Bussteig C zum ZOB</p>	<p>Keine Bedienung der Neutorstraße aufgrund der reduzierten Fahrbahnen</p> <p><u>Fahrtrichtung Eselsberg:</u> Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle Ehinger Tor, Bussteig G, in der Neuen Straße auf Höhe Universum-Center (Rechtsabbiegespur Ri. B10)</p>
N8	<p><u>Richtung Donaustetten:</u> ab Römerplatz über Saarlandstraße (Ersatzhaltestelle) - Neunkirchenweg (Ersatzhaltestellen) - Königstraße; ab dort unverändert</p> <p><u>Richtung ZOB:</u> ab Saarlandstraße über Westerlinger Straße (neue Haltestelle Speidelweg) und St.-Barbarastraße (Ersatzhaltestelle); ab dort unverändert</p>	

Aufgrund der Umleitungstrecken am Kuhberg über die Saarlandstraße, Neunkirchenweg und Königstraße wird die Linie 4 zukünftig eine längere Fahrzeit haben. Ebenso werden sich die Fahrtzeiten der E-Wagen zum und ab dem Schulzentrum Kuhberg u. U. verlängern. Aus diesem Grund wurden die betroffenen Schulen am Kuhberg in der Informationsveranstaltung am 26.03.15 bereits vorab in Kenntnis gesetzt und gebeten, die Unterrichtszeiten anzupassen. Hierzu finden weitere Gespräche statt, da die Verbindungen in und aus der Region sowie die Bahnverbindungen nicht ohne weiteres angepasst werden können und die Anschlüsse am Hauptbahnhof von und zu den Zügen zu halten sind.

3.2 Baulicher Anpassungsbedarf

Um das Liniennetz in Betrieb zu nehmen, sind entsprechende Haltestellenprovisorien zu bauen und einzurichten. Dies erfolgt bauseits gemäß dem Verursacherprinzip durch die SWU Verkehr als Bauherr der Straßenbahnlinie 2.

Ehinger Tor

Im ÖPNV-Baustellennetz der SWU wird das Ehinger Tor bauzeitlich eine höhere Frequenz aufweisen, da alle Buslinien von und zum Eselsberg/Wissenschaftsstadt das Ehinger Tor zusätzlich bedienen. Hierzu wird in der Neuen Straße auf Höhe des Universum-Centers eine provisorische Bushaltestelle - Bussteig G - unter Verkürzung des Rechtsabbiegestreifens eingerichtet. Die Busse halten in diesem Bereich auf der Fahrbahn, um die Auswirkungen auf die Hauptroute im Radverkehr möglichst gering zu halten. Aufgrund der erhöhten Umsteigevorgänge wird die Fußgängerunterführung zu den weiteren Bussteigen eine größere Bedeutung erhalten.

Alle SWU-Busse, die vom Eselsberg über den Bismarckring kommen, fahren vom innenliegenden Fahrstreifen auf dem Bismarckring ins Ehinger Tor ein. Hierzu muss das LSA-Programm angepasst werden.

Ferner wird für Regionalbusse als Kompensation für den Entfall der Haltestelle Beyerstraße eine neue Haltestelle im Bismarckring auf Höhe des Finanzamts eingerichtet (neuer Steig H).

Insgesamt wird infolge der Baustellenverkehre sowie der Verlagerungen im MIV die Leistungsfähigkeit des Ehinger Tors sinken. Dies wird vor allem die Zufahrten Bismarckring Nord sowie Neue Straße und Wagnerstraße betreffen und sich insbesondere in den maximalen Rückstaulängen bemerkbar machen, ggf. mit Beeinflussung der benachbarten Knotenpunkte.

ZOB

Infolge des Wegfalls der Bedienung der Haltestelle Hauptbahnhof werden die Linien 3, 5, 6, und 10 sowie die E-Wagen bauzeitlich bedingt den ZOB zusätzlich zu den derzeit 32 Regionalbuslinien bedienen. Somit erhöht sich die Anzahl der Abfahrten an den 9 Haltepositionen von heute ca. 500 Abfahrten / Werktag (Montag-Freitag, Schultag) auf ca. 1.100 Abfahrten / Werktag (Montag-Freitag, mit Schule und Uni; ohne etwaige Taktverdichtung auf der Linie 10). Daher muss eine Neuordnung der Bussteigbelegung unter Berücksichtigung der kaum abschätzbaren Kapazitäten für Schienenersatzverkehre (SEV) erfolgen. Dies bedingt das Freimachen des Bussteigs 5 und eine Verlagerung aller Fernlinien nach Böfingen unter Berücksichtigung der vertraglichen Regelungen. Angesichts der zusätzlichen Verkehre sind die Ein- und Ausfahrten am ZOB ggf. hinsichtlich der Leistungsfähigkeit zu prüfen.

Ferner ist in Abhängigkeit der Realisierung des Bauvorhabens Parkhaus am Bahnhof das bestehende Konzept für das Ersatzprogramm während der Bauzeit der Tiefgarage fortzuschreiben.

3.3 Umsetzung

Entsprechend der Beschlussfassung erfolgen als weitere Schritte die Schaffung der verkehrlichen Voraussetzungen (u.a. Parkflächen entfernen, ZOB-Neuordnung, Verkehrsordnung, Haltestellenprovisorien, Neuprogrammierung von Lichtsignalanlagen) sowie die Information der Fahrgäste im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit zum Baustellenfahrplan Projekt Linie 2. Dabei ist die Darstellung der geplanten Maßnahmen und Auswirkungen rechtzeitig vor der konkreten Umsetzung in den entsprechenden Gremien bzw. gegenüber den betroffenenen und zu beteiligenden Akteuren zu kommunizieren. Hinsichtlich der Fahrgastinformation gilt der Umsteigesituation am ZOB und Ehinger Tor eine besondere Aufmerksamkeit.

Die betriebliche Umsetzung erfolgt seitens der SWU Verkehr nach Beschlussfassung. Letztere bedingt einen zeitlichen Vorlauf, da der Fahrplan gestaltet werden muss und Leistungen an private Busunternehmen vergeben werden müssen. Zudem erfolgt die Umlaufplanung mit Quantifizierung des Fahrer- und Fahrzeugbedarfs sowie die Erstellung der Dienstpläne und Einsatzplanung der Fahrzeuge.

Eine genaue Quantifizierung des Fahrzeug- und Fahrerbedarfs kann erst erfolgen, wenn der Fahrplan fertiggestellt ist.

3.4 Kosten und Finanzierung

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zum ÖPNV-Baustellennetz der SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH sollen möglichst kostenneutral erfolgen; Aufwendungen können erst nach Vorliegen des Fahrplans sowie der Ausschreibungsergebnisse genannt werden. Eine Abschätzung zur Entwicklung der Fahrgastzahlen kann seitens der SWU-V ebenfalls erst erfolgen, wenn der Fahrplan erstellt ist. Die Auswirkungen werden in der Linienerefolgsrechnung dargestellt.

Die Finanzierung erfolgt auf Grundlage des Betrauungsauftrags "Stadtverkehr Ulm und Neu-Ulm" gemäß § 7 zu Lasten und auf eigene Veranlassung der SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH. Demzufolge erbringt die SWU Nahverkehr die Verkehrsleistungen im ÖPNV unter Einhaltung der Rahmenvorgaben für Erschließung und Bedienung gemäß Anlage 1 des Betrauungsauftrags. § 15 findet keine Anwendung. Kostentragungspflichten aus den baustellenbedingten Umleitungsverkehren ergeben sich damit für die Stadt Ulm nicht.